

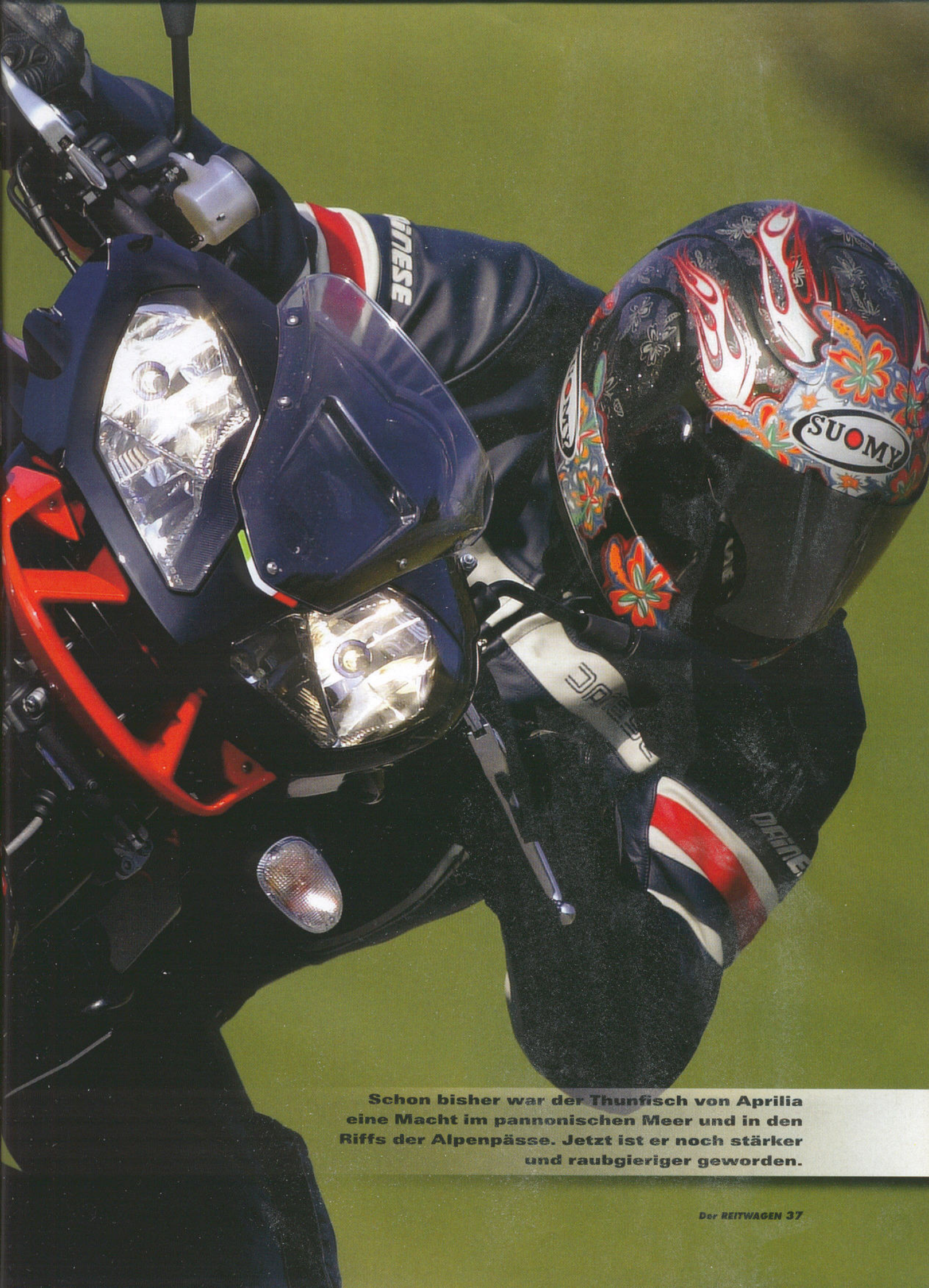
NACKTES SUPERBIKE

RW 1596

APRILIA

Tuono
280 auf der Uhr

R



Schon bisher war der Thunfisch von Aprilia eine Macht im pannonischen Meer und in den Riffs der Alpenpässe. Jetzt ist er noch stärker und raubgieriger geworden.

Danke Aprilia, danke Thunfisch! Es gibt ein Manöver, das ich nur sehr selten erlebe.

Ein Manöver, das in meinem Inneren die perfekte Art des Eisenreitens verkörpert. Ich möchte gar nicht wissen, wie es sich anfühlt, wenn dieses Manöver schief geht, und üblicherweise lasse ich die Finger davon und trainiere das nie. Aber wenn es stattfindet, ist es göttlich! So wie im Rahmen der Präsentation der neuen Tuono R. Ich feuerte den Thunfisch im Einer engagiert aus einer Linkskurve und legte – noch ehe ich den Kurvenausgang vollkommen inhaliert hatte – forsch den Zweier nach. Durch das gewaltige Drehmoment und meine eine Nuance zu unsensibel werkende Kupplungshand, reckte der hungrige Raubfisch in leichter Schräglage seinen Schädel in die Höhe, wie wenn er mehr Überblick haben wollte, und die Fliehkraft, die auf das abhebbende Vorderrad wirkte, drehte mir den Lenker nach rechts. Da war ein ganz kurzer Moment der Panik, der aber direkt von einem fordernden Gedanken des Begehrens in die Schranken gewiesen wurde: „Nicht abdrehen! Reite das aus! Genieße

es!“ Ja, verdammt noch mal, ja! Intuitiv war mir klar, daß das Abstechen dieses Manövers eine unendliche Verschwendung eines gottvollen Momentes wäre, und daß mir der Thunfisch sämtliche Möglichkeiten, das Abenteuer heil zu überstehen, in die Gashand legte. Also blieb ich drauf. Und es war einfach phantastisch, ein unendlich durchdringendes Gefühl, etwas Vollendetes! Die steil erhobene Maschine rührte mit großer Stabilität in leichter Schräglage dahin, mein wundersamerweise komplett relaxter Körper war noch immer innen im leichten Hang-Off, die Gabel war so stark nach aussen gedreht, daß ein Aufsetzen nichts anderes als einen festen Abwurf im Rodeostil zur Folge gehabt hätte. Letzteres stand aber nicht mehr zur Debatte. Das Vertrauen, das mir der Thunfisch gab, war so groß, daß ich locker, langsam und geschmeidig meinen Körperschwerpunkt aus den Rasten vom Hang-Off zentral über den Sattel schieben konnte. Dadurch verlor die Maschine die Schräglage und ging in den lotrechten Wheelie-Mode über. Ruhig fließend, absolut ruckfrei, ganz harmonisch. Mein Herz war randvoll. Was für ein starkes



Wimmer, wimmer, wimmer! Radiale Gold Brembos, USD von Showa und die charakteristischen Aprilia Räder.

Gefühl! Nach hundert Metern setzte ich dann das Vorderrad – hatte genug Zeit, den Lenker auf Geradeausfahrt auszurichten – weich auf, warf mild den Anker und inhalierte am Straßenrand eine der besten O’Nyles, die je durch meine Lungen geweht ist. Große Euphorie! Tiefe Zufriedenheit! Glückseligkeit. Danke Thunfisch!

Einer war ganz stolz auf seine 276. Doch die 280 des Schweizers machten ihn finster

Es gab noch eine weitere Sequenz im Rahmen der Präsentation, die einer Hervorhebung bedarf: Das Rennen auf der Autobahn. Unser Guide war ein italienischer Carabinieri (nicht im Dienst), der uns auf die Autostrada lotste, damit wir den Highspeedtest durchführen konnten. Nach der Mautstation gab er die Marschrichtung in broken italian english vor: „Don’t forget to take first exit. You can go fast if you want, there are no carabinieri.“ Na herrlich! Wenig später brüllten zehn brandneue Thunfische vollkommen entfesselt in Richtung Toppspeed. Bis 260 auf der Uhr war die Entschlossenheit der Aprilia unbarmherzig und jenseits aller Anzeichen von Schwächen. Ich kauerte auf dem wilden nackten Tier, stützte den Allerwertesten auf der Soziusstufe ab und versuchte so wenig wie möglich am Lenker zu klammern, um ja keine Unruhe ins Fahrwerk zu bringen. War aber eigentlich egal. Denn die Aprilia lag stabil wie ein waschechtes Superbike. Das fuhr pfeilgerade und schier unerschütterlich dahin. Als der Tacho 260 zeigte, nahm ich zur





aprilia

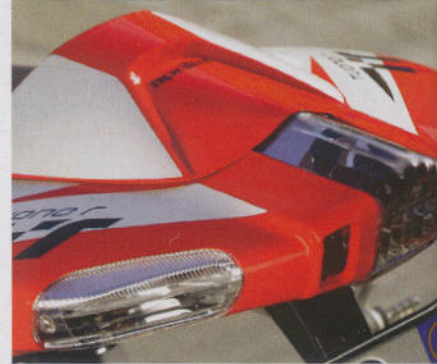
Kenntnis, daß ich mir überhaupt keine Sorgen machen musste. Und bei 272 war ich mir dann ganz sicher. Allerdings – und das war ein echter Schock – hatte sich ein Kollege im Windschatten angesaugt und vollstreckte! Zur Hölle mit ihm! Ich meine, da marschiert ein Naked Bike über 270 und man freut sich wie ein Weltmeister, und dann kommt irgendeiner daher und reicht einen durch! Sofort mussten die Ursachen analysiert werden: Wenn es nicht der Windschatten war, dann war es vielleicht meine ausladende Jean und die Lederjacke, die strömungstechnisch sicher ungünstiger waren als sein eng anliegendes Racing Leder, und wenn es das nicht war, dann vielleicht die Serienstreuung. Vielleicht war sein Thunfisch um zwei oder drei PS stärker als meiner. Aber es half alles nichts. Der Schmerz der Durchreichung blieb. An der Mautstation verglichen wir dann alle unsere gespeicherte Maximalgeschwindigkeit am elektronischen Display (auch das kann der neue Thunfisch!) und siehe da, der Herbbrenner war selber auch noch hergebrannt worden. Es gab einige Werte unter 240 von gesundheitsorientierten Menschen, denen das Vollgas nichts bedeutete, 267, 269, meine 272, die 276 des Herbbrenners und die glorreichen 280 des Schweizer Tobias Klötzli. 280 auf der Uhr eines nackten Eisens! Da wurde heftig anerkennend genickt. Nur der Blick des hergebrannten Herbbrenners verfinsterte sich einwenig, und er forderte mit der Unruhe eines Spielers, der Niederlagen unbedingt in Siege umwandeln will: „Let's do it again!“ Unser Carabinier winkte aber ab. Schade. Diesmal

hätte ich die Jean und die Lederjacke ausgezogen, und hätte in T-Shirt und Unterflatsche mit exorbitant gutem CW-Wert den Rekord des Schweizer gebrochen.

Motor besser und stärker, Rahmen und Banana-Schwinge leichter und steifer.

Einen Thunfisch mit einem anderen Eisen im fairen Kampf zu besiegen, war schon bisher alles andere als leicht. Bei gleichwertigen Piloten nahezu unmöglich. Weil das nackte Tier nicht nur auf der Strasse hervorragend performte, sondern auch auf der Rennstrecke aufgrund des vollwertigen Superbike Fahrwerks die Zeiten von Rennmaschinen liefern konnte. Und jetzt haben die Aprilianer ihrer nackten Waffe noch mehr von dem Zeug zum Siegen eingefüllt. Da ist erstens der neue Motor, den wir aus der RSV 1000 R kennen. Die 133 PS bei 9.500 U/min reissen furchterregend an und sind laut Aprilia für echte 253 km/h gut. Den Hinweis, daß das im Einser bei forschem Einschenken spielend steigt, könnte ich mir wahrscheinlich sparen, will ich aber der Vollständigkeit halber dennoch geben. Das aus meiner Sicht Großartigste am neuen Motor ist die Laufkultur. Das ist zwar immer noch ein brutaler V2, aber die Vibrationen haben deutlich abgenommen, die Lastwechsel sind

angenehm mild und die Gasannahme sowie die Gaskontrolle lassen nichts zu wünschen übrig. Der V60 Magnesium unterscheidet sich in



Göttliches Heck! Flach und breit wie eine Flunder. Blinker integriert. Oben: Serienmäßiger Lenkungsämpfer.

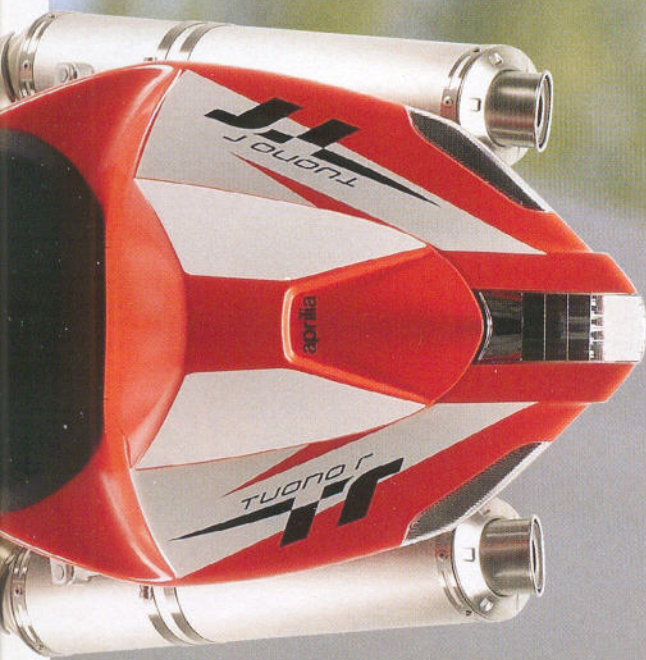
der Tuono R Konfiguration vom RSV 1000 R Triebwerk nur im Mapping und in den Steuerzeiten. Sonst sind beide Motoren ident. Ist ein großer Fortschritt im Vergleich zum alten Thunfisch Antrieb, der noch aus der Mille stammte. Weniger spürbar sind die Änderungen am Chassis. Zwar spricht Aprilia von Feintuning am Fahrwerk und führt ins Treffen, daß der Rahmen und die charakteristische Banana-Schwinge leichter und steifer geworden sind, aber der Thunfisch ist schon bisher sensationell gut gelegen. Wie ein Superbike. In diesem Bereich konnte ich keine weitere Verbesserung wahrnehmen. Fahrwerksmäßig ist der Thunfisch gemeinsam mit der MV Agusta Brutale für mich das High-End der Nakeds. Auffällig war die etwas erniedrigte Sitzhöhe (minus 15 mm),



REITWAGEN-TECHNIK

APRILIA TUONO 1000R

MOTOR		Nachlauf:	103,7 mm
Bauart:	60° V2, 8V, flüssiggek.	Gabel:	43 mm Showa USD/multij.
Hubraum:	998 ccm	Federbein:	Sachs, multijustb.
Bohrung x Hub:	97 x 67,5 mm	Bremse v.:	320 mm Dop.sch/radial
Leistung:	133 PS bei 9.500 U/min	Bremse h.:	220 mm Scheibe
Drehmoment:	102 Nm bei 8.750 U/min	Reifen v.:	120/70-17
Verdichtung:	11,8:1	Reifen h.:	190/50-17
Gemischaufb.:	Einspritzung	SONSTIGES	
Antrieb:	6-Gang, Kette	Sitzhöhe:	810 mm
FAHRWERK		Tank:	18 Liter
Rahmen:	Alu-Brücke	Trockengew:	185 kg
Radstand:	1.410 mm	Topspeed:	255 km/h
Lenkkopfwinkel:	25°	Preis:	13.950,- Eier





der leicht abgesenkte Lenker und die nach hinten verlegten Fußrasten. Jawoll! Dadurch kam ich gefühlsmäßig der Straße näher, saß kommoder und konnte die Rasten intuitiv logischer zum Steuern der Maschine einsetzen.

Cooler Uhr. Mit unzähligen Features. Die beim Test höchste abgespeicherte V-Max: 280!



Und vollkommen egal, ob ich aus engen Kurven entfesselt feuerte oder weite Radien mit einem Mörderspeed durchzirkelte, der Thunfisch blieb immer souverän. Gottvolle Maschine. Meiner Meinung nach hat auch die Optik klar an Anziehungskraft gewonnen. U.a. heben das scharfe Heck mit den integrierten Blinkern, die aggressive Bikiniverkleidung und vor allem die radial aufgenommenen Gold Brembos die Tuono R rein äusserlich von der Vorgängerin ab. Übrigens gibt es die Teilung zwischen Stock und Factory nicht mehr: Aprilia baut die Tuono R mit vollverstellbarer Showa USD und Sachs Federbein. Und wer dann Öhlins möchte, oder Akrapovic, oder geschmiedete Magnesium Felgen etc. ordert das aus dem Zubehörprogramm. Es gibt auch ein größeres Windschild und einen Hauptständer für verwirrte Verirrte.

**Zonko
Fotos: Aprilia**



„Stimmt. Im normalen Leben bin ich Carabinieri. Aber bei Aprilia-Testfahrten bin ich oft als Guide dabei. Ich weiß, wo man voll andrücken kann und wo nicht. 280 sind in Italien noch immer möglich, hehe.“



Aprilia Guide

„Habe in den letzten tausend Jahren in meinem Schloss schon viel erlebt. Aber diese Motorradjournalisten werden wir nicht mehr einladen. Einer hat mir mit vollkommen leerem Blick maßlos auf die Füße gereiert.“



Burgherr

„He, alter blinder Burgherr, du machst einen großen Fehler. Ich habe in diesem Verlies nichts verloren! Nicht ich habe dir in die Rüstung gebröckelt, sondern einer von den Amis!“



Zonko